

Литература

1. Латеральный маркетинг: технология поиска революционных идей / Филип Котлер, Фернандо Триас де Бес; пер. с англ. – М.: Альпина Паблишер, 2010. – 206 с.
2. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.metaphor.ru/er/misc/lateral_marketing_2.xml - Дата доступа: 01.11.2013.
3. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://shkolazhizni.ru/> - Дата доступа: 31.10.2013.

References

1. Lateralny marketing: search technology revolutionary ideas / Philip Kotler, Fernando Trias de Bes, trans. from English. - Moscow: Alpina Publisher, 2010. – 206 с.
2. Mode of access: http://www.metaphor.ru/er/misc/lateral_marketing_2.xml - Access date - 01.11.2013
3. Mode of access: <http://shkolazhizni.ru/> - Access date - 31.10.2013.

ЭВОЛЮЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ОЦЕНКА РОСТА ЕГО ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ EVOLUTION OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS COMPLEX OF THE REPUBLIC OF BELARUS AND EVALUATION OF THE GROWTH OF ITS INVESTMENT ATTRACTIVENESS

Дехтерук Е. В., старший преподаватель кафедры МЭМИ
УО «Брестский государственный технический университет», г. Брест.

Dehteruk EV, art. teacher, m.e.s. chair GEMI,
Brest State Technical University, Brest

Аннотация

Республика Беларусь, реализуя программу развития транспортного потенциала, ориентируется сегодня не только на исключительно геополитические факторы, но отдает большое значение модернизации логистической инфраструктуры и наращиванию трудового потенциала.

Annotation

Republic of Belarus, realizing the program of development of transport potential, focuses not only on purely geopolitical factors, but gives a great importance to the modernization of the logistics infrastructure and increase of the labor potential.

В условиях стремительно растущих межстрановых товаропотоков все больше возрастает значение сферы транспортных услуг, торговля которыми

охватывает практически весь мир. Транспорт становится одним из катализаторов современной глобализации, а транспортно-логистические услуги - крупная и растущая статья торговли, обеспечивающая в развитых странах более 1/3 внешнеторгового оборота сферы услуг. По оценкам Всемирного Банка, транспортный сектор формирует до 5 % мирового ВВП, обеспечивает рабочими местами около 10 % всех занятых в мировом хозяйстве, на него приходится в среднем более 17 % мировых инвестиций.

Естественно в процессе углубления интеграции Республики Беларусь в мировую экономику нельзя недооценивать роль отечественной транспортной отрасли в социально-экономическом развитии государства. Республика Беларусь обладает высокой степенью транзитивности и имеет возможность получения значительного дополнительного экономического эффекта на базе международных транспортных операций. Однако на сегодняшний момент доля участия Республики Беларусь в мировом рынке транспортных услуг менее 0,2%, и тенденции к повышению не наблюдается.

Транспортный потенциал Республики Беларусь прежде всего базируется на благоприятных естественно-географических условиях, которые, однако, являются далеко не достаточными факторами обеспечения международной конкурентоспособности белорусского транспорта. Для поддержания статуса международного перевозчика и укрепления позиций на мировом рынке Беларуси необходимо учитывать и развивать все три ступени преимуществ:

- первая ступень – геоэкономические условия;
- вторая ступень – современная транспортная инфраструктура;
- третья ступень – высококвалифицированные трудовые ресурсы.

Важную роль в актуализации геополитического расположения играют международные транспортные коридоры, пересекающие страну. Из девяти панъевропейских транспортных коридоров два важнейших (коридоры номер II и IX) проходят через Республику Беларусь. Однако лишь только данные предпосылки в полной мере не обеспечивают международную конкурентоспособность белорусского транспорта. Беларуси необходимо создание современной транспортной инфраструктуры и модификация всей транспортной системы (обновление основных фондов, снижение издержек отрасли).

В период распада СССР Республика Беларусь являлась крупной базой перевалки грузов по направлениям Европа-Азия-Европа, а транспортная отрасль страны переживала свой экономический подъем. Республика Беларусь могла стать крупнейшим центром международного движения товаропотоков, однако из-за неграмотного использования конкурентных преимуществ, неразвитости материальной базы (в том числе отказ от активного внедрения современных информационных технологий) и неадаптации менеджмента вскоре Беларусь потеряла статус значимого международного перевозчика.

Причем несмотря на то, что за последние 10-15 лет наблюдается снижение доли глобального грузооборота бизнеса, а также намечены тренды по внутриконтинентальному обороту товаров и услуг, даже для обслуживания

существующего товаропотока между Западом и Востоком Республика Беларусь использует только одну треть своих потенциальных возможностей.

В Беларуси необходима разработка комплекса мероприятий по оптимизации логистики грузовых перевозок и формированию системы организации, финансирования и работы транспортно-логистических систем.

В настоящий момент Правительством Республики Беларусь предпринимаются попытки реанимирования и развития логистической отрасли страны, в том числе не без помощи научно-исследовательского сектора. Такие белорусские исследователи как Карбанович И.И., Чернивалов А.В., Никитенко П.Г., Булавко В.Г. активно трудятся над анализом тенденций развития международного рынка транспортно-логистических услуг и с учетом мирового опыта ведется поиск оптимальных сценариев активного вхождения белорусских компаний в этот динамично развивающийся сектор мирового хозяйства.

Согласно оценкам международных экспертов, в развитых странах логистическими услугами обеспечивается от 15 до 25 % ВВП, эволюция логистических систем за рубежом доказала, что они становятся одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных фирм, но и для страны в целом.

Однако, по данным 2012 г., доля транспортно-логистических услуг (включая транспорт, транспортно-экспедиторские и вспомогательные услуги) в ВВП Республики Беларусь равна лишь 4,8 %. Объем рынка логистических услуг в Беларуси оценочно составляет более 1,6 млрд. USD в год. На долю железнодорожного транспорта приходится – 844 млн долларов, автомобильного — 658 млн долларов, водного — 77 млн долларов, воздушного – 16 млн долларов.

В транспортной отрасли занято около 6% трудоспособного населения республики и задействовано 17% ее производственных фондов. В общем объеме экспорта услуг транспортные услуги имеют наибольший удельный вес, равный более 55%.

По состоянию на 1 января 2013 года в стране официально действовало 644 транспортно-экспедиционных и логистических предприятия, в том числе 11 логистических центров и 280 индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги в области транспортной экспедиции и логистики.

Каковы же основные тенденции развития белорусской логистики и какие принимаются меры по повышению эффективности и инвестиционной привлекательности транспортно-логистического комплекса Республики Беларусь?

1. Создание единого государственного вектора развития транспортно-логистической отрасли Республики Беларусь.

Сегодняшний курс правительства: транспортная логистика должна во многом предопределять экономическое развитие страны. Доля транспортных услуг в ВВП страны к 2015 г. должна достигнуть как минимум 20 %. В качестве основного инструмента реализации поставленных целей выступает Программа развития в Республике Беларусь логистической системы на период до 2015

года, призванная скорректировать технологическое отставание Республики Беларусь в области логистики.

Государственная поддержка реализации данной программы обеспечивается на самом высшем уровне: Президентом и Правительством Республики Беларусь уделяется большое внимание развитию логистической системы нашей страны, а важность развития логистики подчеркивается приглашением заинтересованных зарубежных партнеров к участию в инвестиционных проектах. Премьер-министр Республики Беларусь лично контролирует развитие логистической системы в стране. Активное участие в выполнении программы принимают Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерство торговли. Кроме этого, был сформирован Совет по эффективному развитию транспорта, одним из основных направлений деятельности которого является расширение сотрудничества в сфере транспортной логистики с целью развития мультимодальных транспортных систем.

Таким образом, можно сказать, что развитие единой транспортной системы стало своеобразной специализированной сферой в рамках всего хозяйственного комплекса Республики Беларусь, что в настоящих условиях является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки всей белорусской экономики.

2. Создание соответствующей нормативно-правовой базы.

Следует отметить, что в Беларуси активно разрабатывается нормативно-правовая база, направленная на содействие скорейшему развитию логистической системы. В частности, государством созданы соответствующие условия для привлечения инвесторов и строительства логистических центров, включая предоставление налоговых льгот. Это: Декрет Президента Республики Беларусь от 6 августа 2009 г. № 10 «О создании дополнительных условий для инвестиционной деятельности в Республике Беларусь», Указ Президента Республики Беларусь от 6 августа 2009 г. № 413 «О предоставлении физическим и юридическим лицам полномочий на представление интересов Республики Беларусь по вопросам привлечения инвестиций в Республику Беларусь», Директива Президента Республики Беларусь от 31 декабря 2010 г. № 4 «О развитии предпринимательской инициативы и стимулировании деловой активности в Республике Беларусь». В настоящее время прорабатывается вопрос внесения изменений в Указ Президента от 1 сентября 2010 г. № 450 «О лицензировании отдельных видов деятельности». В частности, для владельцев логистических центров предлагается упростить требования, предъявляемые к соискателям специальных разрешений и лицензий на оптовую торговлю и хранение алкогольной и спиртосодержащей продукции, табачных изделий и др.

Продолжается разработка технических условий, определяющих требования к техническому оснащению, качеству оказания транспортно-экспедиционных услуг; эффективность функционирования, порядок балльной оценки и другие показатели деятельности логистических центров. Также

ведется активная работа по унификации и упрощению документооборота по межгосударственным интермодальным перевозкам.

Стоит отметить, что согласно мнению экспертов только за счет усовершенствования национального законодательства, гармонизации его норм с законодательством ЕС можно увеличить грузопоток в Беларуси в 1,5 раза.

3. Создание единой транспортно-логистической системы, включающей структуры как государственной, так и частной форм собственности.

Республика Беларусь давно столкнулась с необходимостью создания логистических центров. Существует многочисленное количество отдельных агентий, экспедиций и подразделений, тем или иным способом, полностью или частично удовлетворяющих спрос грузовладельцев. Однако только организация единого технологического и информационного процесса по предоставлению всевозможного вида транспорта и сопутствующих услуг даст возможность рационализировать и минимизировать затраты на перевозку и терминальную обработку грузов. На сегодняшний день, по данным Национальной академии наук, доля данных затрат в конечной цене готового продукта составляет порядка 33-35 %, что в 3 раза выше средневропейской.

Первым конкретным и оформленным на высшем уровне шагом по решению назревших проблем транспортно-логистической отрасли стала Программа развития в Республике Беларусь логистической системы на период до 2015 года, утвержденная постановлением Совета Министров от 29 августа 2008 г. Разработчики посчитали, что при развитии логистического обслуживания уже в 2015 г. республика получит экономический эффект в размере 5,7 млрд дол. США.

Программа призвана разрабатывать основные направления развития, создавать организационные схемы размещения логистических центров и формировать благоприятные условия для привлечения инвестиций в создание объектов и инфраструктуры логистической системы. Программой с учётом дополнений и изменений, внесенных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 сентября 2011 года N 1279, определено 39 участков для строительства и размещения объектов логистической системы, реализуются 34 инвестиционных проекта по 32 участкам. Кроме того, государственной программой развития железнодорожного транспорта Беларуси на 2011-2015 годы предусмотрена модернизация грузовых терминалов с созданием на их базе транспортно-логистических центров по станциям «Брест-Северный», «Колядичи», «Степянка», «Могилев», «Центролит».

Нужно понимать, что логистика развивается не только в рамках программы и программа не тот документ, который кого-то строго регламентирует. Она скорее предоставляет субъектам логистической деятельности дополнительные условия для развития. Вне программы реализуются 12 инвестиционных проектов. Фактически привлечено 574,9 млрд. рублей инвестиций, в том числе 517,3 млрд. рублей по Программе.

Осваиваемые участки по строительству логистических центров, как правило, расположены в непосредственной близости от проходящих через

территорию нашей страны международных транспортных коридоров. Кроме областных центров, предлагается использовать площадки в Жлобине, Речице, Мозыре, Солигорске, Пинске, Барановичах, Орше, Волковыске, Лиде, Борисове, Кричеве и Бобруйске.

Однако наибольшей популярностью пользуется Минская область (здесь выделены 17 участков, по всем определены инвесторы, строится 24 логистических центра, в том числе 17 по Программе) и Брестская (7 участков, 6 инвесторов, строится 7 логистических центров, в том числе 6 по Программе). В Витебской и Гродненской областях — по четыре проекта, в Гомельской и Могилевской — по два. В настоящее время, по информации Минторга, ведется работа по поиску инвесторов для создания ТЛЦ на 8 участках, предусмотренных программой: в Гомельской (3), Гродненской (3) и Могилевской (2) областях.

В настоящий момент в Беларуси реализуется 46 инвестиционных проектов по созданию логистических центров, введены в эксплуатацию полностью или отдельные очереди 12 логистических центров:

«Брест-Белтаможсервис»,
«Минск-Белтаможсервис»,
«Гомель-Белтаможсервис»,
СООО «Брествнештранс»,
ИП «БЛТ-Логистик»,
ООО «Двадцать четыре»,
ОАО «Белмагистральавтотранс»,
ОАО «Озерцо-Логистик»,
СООО «БелВингесЛогистик»,
ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс»,
РУП «Минск-Кристалл»,
ООО «ИнтерСтройПортал Плюс».

В июне этого года РУП «Белтаможсервис» ввел первый склад транспортно-логистического центра «Гомель-Белтаможсервис».

На реализацию мероприятий программы на 1 октября 2013 года привлечено Br2,3 трлн. инвестиций.

По прогнозам экспертов, к итоговому 2015 г. ожидается увеличение грузоперевозок по Беларуси в 2 раза (до 440 млн. т. в год), а основной доход страна должна будет получать не непосредственно от транзита, а именно от оказания услуг транспортно-логистическими центрами.

Стоит отметить, что некоторые эксперты высказывают опасения касательно результативности Программы:

1. «Количество в ущерб качеству»: целесообразность большого числа создаваемых логистических центров. Так, согласно проведенному опросу консалтинговой группой «Здесь и сейчас» в среде предприятий производственной и торговой сфер подавляющее большинство (67% опрошенных) не собираются сотрудничать с белорусскими логистическими центрами. В то же время эксперты компании «Транстехника» уверены, что созданные логистические мощности найдут себе применение. Кроме этого, по

оценке экспертов "БАМЭ" потребностей Беларуси в создании логистических центров с полным циклом логистических услуг, на 1 тыс. жителей Минска приходится около 39 кв.м. К примеру, в Германии на 1 тыс. жителей в среднем приходится 800 кв.м логистических центров с полным циклом логистических услуг.

2. «Склады вместо ТЛЦ»: строительство в качестве ТЛЦ только лишь хорошо оборудованных складских объектов. Между тем, министр транспорта отмечает, что пока транспортно-логистические центры Беларуси действительно развиваются в первую очередь как объекты складской инфраструктуры. Однако в министерстве подчеркивают, что и современных складов в стране не хватает, хотя подменять развитие логистики развитием складов не стоит и необходимо развивать именно транспортно-логистические центры, где будут состыковываться различные виды транспорта и где может быть оказан весь спектр услуг, которые сопутствуют перемещению товаров.

4. Внедрение системы стандартов в сектор транспортно-логистических услуг.

Развитию качества услуг белорусских ТЛЦ будет способствовать введенный с 1 ноября 2013 г. госстандарт СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации».

Он прошел тест-апробацию в мультимодальной транспортно-логистической компании DB Shenker, в логистическом центре «Королев Стан» и был представлен экспертам Группы высокого доверия Всемирного банка, где получил наивысшую оценку.

Документ устанавливает общие требования, предъявляемые к исполнителям логистических услуг, и процедуру проведения работ по их сертификации. Стандарт и сертификация направлены на повышение качества оказываемых белорусскими логистами услуг и будут способствовать созданию положительного имиджа белорусских ТЛЦ.

Стандарт, составленный с учетом рекомендаций Всемирного банка, по улучшению позиции нашей страны в индексе эффективности логистики должен стать фундаментом, на котором в дальнейшем будут строиться корпоративные программы развития логистических компаний. Они смогут подтвердить свой статус, обратившись в БелГИСС и добровольно пройдя сертификацию, и участвовать в национальных, европейских или мировых рейтингах. Обладатель такого сертификата может претендовать на получение от государства определенных преференций, что служит стимулом для инвестиций в развитие логистических инфраструктурных проектов.

5. Подготовка высококвалифицированных специалистов в области логистики.

В настоящий момент работодатели сферы логистики отмечают нехватку высококвалифицированных кадров. Для насыщения и развития рынка требуется подготовить 3-5 тыс. специалистов.

На сегодняшний день уже разработаны образовательные стандарты по специальности «Логистика» и в 22 учреждениях высшего образования осуществляется подготовка специалистов по этой специальности. Кроме того,

ряд вузов проводит переподготовку по специальности «Логистика»: на базе высшего образования, осуществляется повышение квалификации работников по направлению образования «Управление («Логистика»)». Данная специальность востребована как на руководящем уровне, среднего звена, так и на уровне практической реализации.

Кадровый ресурс логистической отрасли несет весьма важную миссию, так как без творческих и мыслящих специалистов логистика развиваться не сможет.

О значимой роли кадрового ресурса говорит тот факт, что сейчас продолжается работа над созданием уникального на территории СНГ стандарта СТБ «Логистическая деятельность. Общие требования к профессиональной компетенции персонала логистического оператора». Он устанавливает общие требования к знаниям, навыкам и умениям логистов операционного /контролирующего, старшего и стратегического уровней менеджмента. В основу проекта документа положены самые передовые методики, в т.ч. программы оценки компетентности, принятые Европейской логистической ассоциацией, Советом профессионалов в области управления цепями поставок, Всемирным обществом инженеров-логистов, корпорациями VOLVO, NATO и рядом других структур.

После его принятия в Беларуси будет определен единообразный принцип подготовки специалистов-логистов в учебных заведениях всех ступеней.

6. Активная международная позиция Республики Беларусь на мировом рынке транспортно-логистических услуг.

Республика Беларусь стремится развивать международное сотрудничество и внешнеэкономические связи в транспортной сфере. В Беларуси проводится единая государственная политика в области транспортно-экспедиционной деятельности, реализации которой способствует взаимодействие Министерства транспорта и коммуникаций и национальных ассоциаций перевозчиков БАМАП и экспедиторов БАМЭ. Республика Беларусь активно сотрудничает с международными правительственными (КВТ ЕЭК ООН, ЕКМТ, ЕК ЕС, КТС СНГ, МСД СНГ, ЕврАзЭС) и неправительственными (IRU, FIATA) организациями. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь является участником основных международных конвенций и соглашений, регулирующих международные перевозки. Республикой Беларусь заключены двусторонние соглашения с 42 государствами, с 47 государствами производится обмен разрешениями, дающими право на осуществление международных перевозок по территории этих государств.

Повышению международной конкурентоспособности транспортно-логистической системы Республики Беларусь немало способствует ставшая уже традиционной ежегодная Международная специализированная выставка и конгресс «Транспорт и логистика» (Минск). В 2013 году выставку посетили 120 компаний из 15 стран мира. Данное мероприятие в том числе демонстрирует зарубежным партнёрам объективные преимущества Таможенного союза и Единого экономического пространства Беларуси, Казахстана и России для

наращивания товарных и транспортных потоков между Европой и Азией и активизации притока инноваций и инвестиций в республику.

Кроме этого, Республика Беларусь активно участвует в международных проектах, как например «Логистика Янтарного побережья». Общей целью программы является повышение доступности отдаленных районов Южной и Восточной частей Балтийского региона, особенно Беларуси, России и Казахстана, путем создания мультимодальных логистических центров.

Таким образом, Республика Беларусь занимает активную межнациональную позицию и готова интегрироваться в международную транспортно-логистическую систему.

7. Работа над международным имиджем Республики Беларусь.

Экспертные оценки Всемирного банка подтверждают, что Республика Беларусь имеет все предпосылки, чтобы войти как минимум в 50 лучших стран мира по индексу эффективности логистики. Однако на сегодняшний день в данном рейтинге Беларусь занимает 91-е место среди стран мира, пропуская вперед своих основных геополитических конкурентов Украину, Латвию, Литву. Россия находится на 95-м месте.

Следует отметить, во время своего визита в Беларусь в 2012 году специалист по логистике Всемирного Банка, отвечающая за ведение индекса эффективности логистики, высоко оценила не только программные документы, но и реализацию мероприятий по повышению международного имиджа государства в этой сфере. Напомним, что проект стандарта СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации» был представлен экспертам группы высокого доверия Всемирного банка, после чего был рекомендован к применению в странах с переходной экономикой.

Таким образом, Республика Беларусь, реализуя программу развития транспортного потенциала, ориентируется сегодня не только на исключительно геополитические факторы, но отдает большое значение модернизации логистической инфраструктуры и наращиванию трудового потенциала.

Создание реальных конкурентоспособных условий позволит радикально перестроить вектор транспортных путей «Европейский союз – Юго-Восточная Азия» и создаст все условия для превращения транспортно-логистического комплекса в одну из ведущих отраслей инвестиционной деятельности Республики Беларусь.

Литература

1. Булавко, В. Г. *Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь* / В.Г. Булавко, П.Г. Никитенко. — Минск: Беларус. навука, 2009. — 356 с.
2. Департамент «Белавтодор» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://belavtodor.belhost.by>.
3. Для развития логистики в Беларуси требуется подготовить 3-5 тыс. квалифицированных специалистов» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.bairc.org/information/news/2013/03/22/20214>.

4. «Логика логистического развития» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.neg.by/publication/2013_06_18_17309.html.
5. «Логистические центры – новые точки развития белорусской экономики» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bsc.by/story/logisticheskie-centry-novye-tochki-razvitiya-belorusskoj-ekonomiki>.
6. Мониторинг инфраструктуры Беларуси / А. Гламбоцкая, Е. Ракова, Г. Захман, Г.Иманович, Р. Джуччи. – Минск, 2010. – 60с.
7. Министерство статистики и анализа [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.belstat.gov.by.
8. Министерство экономики Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа http://www.economy.gov.by/ru/f_economic.
9. Обзор транспортного сектора Республики Беларусь / Отдел транспорта Департамента устойчивого развития Региона Европы и Центральной Азии – 2010. – 95с.
10. Обзор транспортного сектора Республики Беларусь: докл. N BN 55015-BY / Всемирный банк. Департамент устойчивого развития. Регион Европы и Центральной Азии. — Вашингтон, 2011. — 102 с.
11. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 09.08.2010 № 1181 «Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы».
12. «Развитие логистики в Беларуси» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.transavto.by/articles/73.html>.
13. Статистика НБРБ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nbrb.by/statistics/sref.asp>.
14. Статистический ежегодник Республики Беларусь 2013/ Национальный статистический комитет Республики Беларусь – Мн.:2013. – 578 с.
15. «Транспортная логистика: перспективы развития в ЕЭП» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://export.by/resources/izdaniya_i_publicacii/transportnaya_logistika_perspektivi_v_ep.html-таможенный союз.
16. «У Беларуси есть все предпосылки стать одной из 50 лучших стран по индексу эффективности логистики» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.belta.by/ru/person/opinions/Valerij-Kozlov_i_514246.html.
17. Transport Sector Overview // The World Bank Group [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.worldbank.org/transport>.

УДК 338.48«313»(476)

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ТУРИЗМА БЕЛАРУСИ

Innovative potential of tourism of Belarus

Скопец Г.Г., старший преподаватель, м.э.н.,
Лазарчук И.М., старший преподаватель,